

非标电动三四轮车无牌上路、禁而难止 “老头乐”怎成了 监管“老大难”



《人民日报》记者 向子丰

售前靠忽悠、售后无保障，“老头乐”盛行的背后是庞大的市场需求

电动三四轮车俗称“老头乐”，因其驾驶门槛低、经济实惠等特点，受到群众特别是一些中老年人的青睐。

长期以来，部分商家以非标电动三四轮车“酷似汽车、无需驾照、无需上牌”作为“卖点”，满足了特定人群短途代步的需求，但也造成诸多安全隐患，给城市交通秩序和社会基层治理带来挑战。

“老头乐”无牌照上路居多， 影响交通秩序，造成安全隐患

河南许昌市网友徐先生说，他开机动车上下班时，经常看到无牌无证的“老头乐”在路上行驶，“不少人不遵守交通规则，经常闯红灯、逆行。特别是经过学校的时候，接送孩子的‘老头乐’会往路中间停、占用机动车道，造成严重的拥堵。”来自河南新乡市的屈先生则表示，“老头乐”不仅堵塞非机动车道，还在机动车道上随意行驶，甚至屡屡闯红灯。

陕西西安市的张先生则反映了更为严重的情况：“我知道好几起‘老头乐’造成的事故，包括在路上撞倒摩托车、撞伤社区的工作人员等，很多人肇事后还逃逸。”

张先生还告诉记者，当地的“老头乐”还存在非法营运问题：“老头乐”分布在各大地铁站口、景区、拥堵路段拉客赚钱，基本都是无牌无证驾驶，“一趟车距离不到2公里，收费就几十块甚至100多块钱。如果遇到雨雪天，价格可能还要高。”辽宁沈阳市的赵先生也注意到“老头乐”在当地地铁站口占道经营的情况：“这些车辆排队蹲守在地铁站口招揽乘客，一接到客就直接掉头逆行。不仅影响交通秩序，加剧早晚高峰的拥堵，也造成极大的安全隐患。”

除了违反交通规则问题，“老头乐”频频被“吐槽”的原因还有各式各样的外形。河南周口市的单先生表示，如今部分“老头乐”的尺寸很夸张：“设计得比轿车还宽大。”在社交媒体平台上，有许多网友发文表示，路上看到外形酷似“奔驰”“法拉利”等豪车的“老头乐”。

但是，这类车的防护性能和安全配置却远不及一般机动车。“我的亲友驾驶着这样的电动四轮车在机动车道上行驶，被一辆机动车追尾后，车被撞毁，人也受了重伤。”单先生说。

实际上，“老头乐”不属于机动车，也不是单纯的电动自行车。“老头乐”未被纳入工信部《道路机动车辆生产企业及产品公告》目录，也无法办理牌照。部分“老头乐”的用途为园区、景区观光车，属于所谓的“场地车”，主要在内部道路使用，不具备到公共道路上行驶的权利。

不料不能上牌，反而让“老头乐”没了监管。屈先生无奈地表示：“现在路上针对机动车都有电子监控，一旦违规就会受到严厉处罚，但不适用于这种‘老头乐’。居民如果投诉附近的‘老头乐’，交警会来进行教育和疏散。交警一走，‘老头乐’又回来了。”

“无牌无照的车，一跑就很难找到；即使能抓到进行处罚，力度也相对较轻，没法形成实质性的管控作用。”屈先生认为，只有在集中整治非标电动三四轮车期间效果明显，一旦力度减弱，“老头乐”就卷土重来，“前几年也管控过几回、发过几次通知，但最后不了了之。”

“老头乐”无牌照、无安全标准、无法正规上路，本应是限制条件，却被部分商家拿出来当成推销招牌。“不用上保险，不用停车费，不用担心违章”，打着这样的旗号销售“老头乐”，让许多不明就里的消费者被误导。

记者在线上咨询了一家售卖电动四轮车的商家。商家明确表示，“没有驾照也是可骑行的，咱出行时戴好头盔、遵守交通规则就好了”“我们代步车全国各地都有用户使用，目前还没有听用户说过需要上牌的”。

另一家自称是“厂家直购”的商家则告诉记者，“可以上保险牌”。所谓“保险牌”，是指非机动车第三者责任险，由保险公司出具，而非交通运输部门核发，上面明确写着“车牌用于装饰，不用于其他法律用途”。该商家还声称“老头乐”不需要充电桩，“家用220V插座就能充”。

电动三四轮车比电动自行车体积更大、风险更高，但在管理上却不如电动自行车规范。有消费者买到了质量低劣的“老头乐”，维权时困难重重。

北京京师(郑州)律师事务所律师李世攀介绍了自己经手的案件：有当事人在山东济宁购买了号称形似“宝马X5”的“老头乐”，到手后发现是劣质拼装车辆，欲维权时，却遭对方拉黑微信、拒接电话。在另一

个案件中，卖家冒了一个不存在的假公司，想要维权时，当地市场监管部门和法院都找不到责任人。

在社交平台上，这样的“避雷帖”不少。“质量好差，小毛病不断”“莫名其妙停在路上了，给售后打电话说是马上来，结果等了一天都没来”“去修了很多次，都修不了，最后说‘不要跟汽车比’”……还有网友晒出自己买到的“老头乐”方向盘是歪的，或者由于车身过重，拐急弯时容易侧翻。

李世攀认为，商家卖车“套路”重重：一是口头欺骗，包括声称“可以上路、上牌上保险”、虚报里程等；二是捏造虚假的纸质材料，合同上标注的卖车公司不存在，车辆也没有生产信息；三是利益引诱，承诺按期返现，但根本不会兑现。最重要的是，产品本身就是非标车，消费者维权时没有依据，难以获得法律支持。

由于“老头乐”无法购买交强险，一旦发生事故，驾驶人需自行承担巨额赔偿责任。特别是对于老年车主，打击很重。而所谓的“保险牌”，并不能真正保障车主的权益。

安徽合肥市一名购买了“老头乐”保险的车主告诉记者，“老头乐”不属于机动车或电动自行车，保险政策都是由保险公司自行制定，“‘老头乐’属于场地用车，即使购买了保险，出险时保险公司认为驾驶人非法行驶到公共道路上，同样可

以拒保。顶多给你保一个意外险，人身伤害能出险就不错了。”

“老头乐”问题这么多，为何仍屡禁不止？原因在于背后存在巨大需求。

吉林德惠市的李先生从事快递服务行业，他说：“我们这里根本买不到合标的拉货用电动车，只能选‘老头乐’；一旦‘老头乐’被整治，我们这边的快递车都没办法上路了。”当地曾宣布将治理包括“老头乐”在内的非标电动车，让他担心了好一阵子。“不过现在暂时还没管，骑的人多，执行不下去。”他补充道。

如今，许多城市禁止非标电动三四轮车上路，但依然禁而难止，因其满足了部分群体的实际需求。

河北辛集市的李先生对此深有体会：“年轻人都在外打拼，老年人需要接送孩子、买菜购物，‘老头乐’经济实惠、遮风挡雨，很方便。”谈及将“老头乐”取代或进行合法化的可能性，李先生表示，“目前城乡之间的公交车太少，打车的费用高。如果强制要求上牌、买保险、考驾照，对70多岁的老人来说也是一种负担。”

还有人表示，在公共交通覆盖不足的城乡接合部，“老头乐”填补了“最后一公里”的出行空白，承载着老年人保持自主出行、维系社会连接的需求。对许多空巢老人而言，一辆“老头乐”不仅是代步车，更是他们独立生活的底气。

建议生产销售、交通管理疏堵结合，合理解决“老头乐”背后需求

“治理难”的背后，是“老头乐”法律定位的模糊和配套法律法规的缺失。专家分析，“老头乐”既不属于传统意义上的机动车，也不完全符合非机动车的标准，这使它在生产、销售和使用等各环节中，长期游走于监管的灰色地带。

受访专家告诉记者，这类车辆往往结构简单，底盘低、重心高，缺乏防撞钢梁、安全气囊等基本配置，防护性和稳定性很差。而且，市面上的“老头乐”质量参差不齐，有的没有出厂合格证，有的电池参数严重虚标，还有的转向、制动等关键部件性能存在明显缺陷。“标准不统一、申报类型不合规、品控要求低，无牌照、无驾驶证，导致乱象丛生。”清华大学交通研究所副所长杨新苗说。

中国政法大学副教授范世乾表示，我国没有专门针对“老头乐”的国家标准，只在2025年8月，中国中小商业企业协会低速车专委会发布了《四轮低速电动车技术条件》行业团体标准。以“老头乐”为代表的低

速电动三四轮车如果想合法上路，“概括而言，需要同时满足4个条件：列入《道路机动车辆生产企业及产品公告》目录、获得CCC认证、具备出厂合格证、具备一致性证书，达标的会被划入机动车（摩托车/汽车）管理范畴。”范世乾说，目前非法上路的无牌“老头乐”基本上是因为在防撞结构、刹车系统等方面不达标，无法以机动车名义上牌。

范世乾指出，部分厂家在生产“老头乐”时，实际申报的是“厂区代步车”，这类车辆不得驶入公共道路。依据道路交通安全法，驾驶机动车必须持有相应驾驶证、悬挂机动车号牌并购买交强险。“老头乐”上路无牌无证，本身即构成违法。

然而，应当注意到，“老头乐”广泛存在的背后是部分群体切实的生活需求。“各地的执法力度不一样，除了道路交通管理的问题。我们应当看到，老年人需要方便、可靠的交通工具的客观现实。”杨新苗说。

受访专家认为，治理“老头乐”

应该有堵有疏，双头并进。在“堵”的方面，范世乾表示，严查企业违规生产不符合国家安全技术标准、未列入公告目录、未获CCC认证的“老头乐”，同时规范销售行为，严厉查处以“无需驾照、不用上牌”等虚假宣传误导消费者的商家，切断违规产品流入市场的渠道。在执法层面，强化对无证车辆的处罚力度，也强化对闯红灯、逆行、违规载人等突出违法行为的查处力度。

在“疏”的方面，制定老年代步车生产标准。同时，在行驶速度、牌照、驾驶证等领域逐步建立管理体系，研究编制四轮低速电动汽车技术条件国家标准。“此外，还需要落实电动自行车国标中的轻量化电助力自行车类型，让低龄老年人尽快用上电助力自行车。在两轮轻量化推进后，三轮电助力自行车和正规老年代步车能满足更多高龄老年人的需求，从生产和治理上建立更加完善的‘老头乐’替代方案。”杨新苗建议。

据《人民日报》